Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7131

14. 05. 90

Sachgebiet 931

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Häfner, Frau Oesterle-Schwerin und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/6916 —

Containerbahnhof in Neu-Ulm/Ulm/Alb-Donaukreis

Seit Monaten sind die Bestrebungen der Deutschen Bundesbahn, im Raum Neu-Ulm/Ulm und Alb-Donaukreis einen Containerbahnhof zu bauen, immer wieder Grund einer öffentlichen Diskussion. Dabei wird die Bevölkerung über die tatsächlichen Pläne offenbar nur spärlich und ungenügend informiert.

Am 14. Februar 1990 hat nun der Stadtrat Neu-Ulm alle vier Standorte auf Neu-Ulmer Gebiet (Offenhausen, Pfuhl, Burlafingen und Schwaighofen) abgelehnt.

Vorbemerkung

Der Kombinierte Verkehr ist und bleibt ein verkehrspolitischer Schwerpunkt. Die hohen Zuwachsraten in den vergangenen Jahren belegen die zunehmende Bedeutung dieses Verkehrs. Die Bundesregierung trifft alle Anstrengungen, diese Entwicklung zu fördern. Das erfordert aber auch den Neubau und die Erweiterung von entsprechenden Umschlagbahnhöfen. Die Deutsche Bundesbahn ist bei der Suche nach geeigneten Standorten, insbesondere im Interesse einer stärkeren Straßenentlasung, auf die Unterstützung aller Beteiligten angewiesen.

1. In welchem Stadium befinden sich die Planungen der Deutschen Bundesbahn hinsichtlich der Standortauswahl? Welche Standorte werden in diesem Zusammenhang geprüft?

In den seit 1986 laufenden Planungen hat die Deutsche Bundesbahn folgende Standorte untersucht:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben vom 11. Mai 1990 des Bundesministers für Verkehr übermittelt.

Blaustein
Donautal
Schwaighofen
Pfuhler-Ried/Burlafingen
Burlafingen/Autobahn A 7
Gewerbegebiet Neu-Ulm Ost (Offenhausen)

Nach intensiver Prüfung dieser Standorte hat die Deutsche Bundesbahn die Varianten Blaustein und Neu-Ulm Ost planerisch weiter verfolgt, indem sie hierfür einen detaillierten Standortvergleich sowie eine Vorplanung durchgeführt hat.

Nach Abwägung aller Kriterien hat sich daraufhin die Deutsche Bundesbahn für den Standort Neu-Ulm Ost entschieden. Ausschlaggebend dafür waren die Lage in einem geplanten Gewerbegebiet mit guter Straßenanbindung, die Nähe zu den Kunden sowie die Parallellage zur Hauptabfuhrstrecke Stuttgart – München.

Die Vorteile für den Standort Neu-Ulm Ost wurden auch in mehreren Gesprächen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Neu-Ulm anerkannt. Die Industrie- und Handelskammer Augsburg, die an einem der Gespräche beteiligt war, favorisierte diesen Standort insbesondere wegen des überdurchschnittlichen Wachstums der Region Donau/Iller. Die Bundesbahndirektion München erarbeitet z. Z. deshalb die Planungen für den Standort Neu-Ulm Ost.

2. Inwieweit wirkt sich die Entscheidung des Stadtrates Neu-Ulm vom 14. Februar 1990 auf die Planungen der Deutschen Bundesbahn aus? Ist die Bundesregierung bereit, diese Entscheidung zu berücksichtigen?

Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn wurde der Stadtrat von Neu-Ulm von den Plänen der Deutschen Bundesbahn zur Standortuntersuchung im Raum Ulm/Neu-Ulm bereits 1986 unterrichtet. Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, mit dem Planungsausschuß des nunmehr neugewählten Stadtrates die Erörterungen fortzusetzen.

Diese Standortplanungen führt die Deutsche Bundesbahn in eigener Verantwortung durch. Eine Entscheidung der Bundesregierung ist nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht vorgesehen.

3. Gibt es außer den vier oben genannten Standorten für einen Containerbahnhof auf dem Gebiet der Stadt Neu-Ulm bzw. des Landkreises Neu-Ulm weitere Standorte, die von der Deutschen Bundesbahn zur Zeit geprüft werden?

Die Deutsche Bundesbahn hat auf dem Gebiet der Stadt Neu-Ulm bzw. des Landkreises Neu-Ulm die Standorte Schwaighofen, Pfuhler-Ried/Burlafingen, Burlafingen/Autobahn A7 und Gewerbegebiet Neu-Ulm Ost (Offenhausen) untersucht.

4. Welche Standorte auf der Gemarkung Ulm und im Alb-Donaukreis werden von der Deutschen Bundesbahn derzeit geprüft?

Die Deutsche Bundesbahn hat auf der Gemarkung Ulm und im Alb-Donaukreis die Standorte Blaustein und Donautal untersucht.

5. Nach welchen Kriterien erfolgt die Standortauswahl der Deutschen Bundesbahn?

Wesentliche Kriterien für die Standortauswahl sind gute Straßenanbindung, günstige Schienenanbindung, landesplanerische Gesichtspunkte und Umweltverträglichkeit (siehe auch Antwort zu Frage 1).

6. Ist für die Standortauswahl eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen?
   a) Wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgt diese?
   b) Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Von der Deutschen Bundesbahn werden die Belange des Umweltschutzes in allen Planungsstadien berücksichtigt. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit findet im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren statt. Grundlage hierfür ist das „Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)" vom 12. Februar 1990.

7. Welche Größe soll der geplante Containerbahnhof im Raum Ulm/Neu-Ulm haben?
   a) Räumliche Ausdehnung?
   b) Anzahl der Gleise?
   c) Kapazität und Anzahl der abzufertigenden Waggons und Züge bzw. umzuschlagenden Einheiten?

Der geplante Umschlagbahnhof Neu-Ulm Ost wird nach Angaben der Deutschen Bundesbahn ca. 800 m lang und 75 m breit sein. Er wird für eine Umschlagleistung von rund 120 000 Ladeeinheiten pro Jahr (Mengenerwartung für das Jahr 2000) dimensioniert. Dafür werden vier Krangleise und ein Umfahr-/Abstellgleis benötigt.

8. Welche weiteren Containerbahnhöfe befinden sich im Umkreis
   a) gegenwärtig, und gibt es
   b) geplante Vorhaben?

Die nächstgelegenen Umschlagbahnhöfe sind Augsburg und Ludwigsburg.

Konkrete Planungen der Deutschen Bundesbahn liegen zur Zeit für die Vorhaben Neubau Kornwestheim, Neubau Stuttgart-Hafen, Ausbau Mannheim Rbf. und Neubau München-Riem vor.

9. Welche Pläne verfolgt die Deutsche Bundesbahn für den Ulmer Güterbahnhof?

   Trifft es zu, daß seine Auflösung erwogen wird?

   Wenn ja: warum, zu welchem Zeitpunkt und welche Pläne bestehen bei der Deutschen Bundesbahn bzw. bei der Bundesregierung hinsichtlich der weiteren Nutzung des dann frei werdenden Geländes?

Eine Auflösung des Güterbahnhofs Ulm wird nicht erwogen.

Die Deutsche Bundesbahn hat vorgesehen, den bestehenden Umschlagbahnhof in Neu-Ulm aufzulassen, wenn der neue Umschlagbahnhof in Betrieb genommen wird. Nach dem gegenwärtigen Stand der Planungen kann das frei werdende Gelände veräußert werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333